

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

Cabriolet vehicle with roof below cover part has extension for the frontal area of cover part forming lower supporting surface for rear section of roof when roof is closed

Patent Number: DE10039682
Publication date: 2002-03-07
Inventor(s): ROTHE KARL (DE); LIEDMEYER WERNER (DE)
Applicant(s): KARMANN GMBH W (DE)
Requested Patent: ☐ DE10039682
Application Number: DE20001039682 20000814
Priority Number(s): DE20001039682 20000814
IPC Classification: B60J7/20; B60Q1/44; B60R5/04; B62D25/10
EC Classification: B60J7/20
Equivalents:

Abstract

The vehicle has a roof that can be stowed in the rear of the vehicle below a cover part (7), whereby the cover part is removable to expose a through opening for the roof and has an associated movable extension (12) for the frontal area of the cover part that can be stowed beneath the leading area (10) of the cover part for opening and closing. With the roof closed the extension forms a lower supporting surface for a rear section of the roof (6). Independent claims are also included for the following: a cover part for a cabriolet vehicle.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

<http://12.espacenet.com/espacenet/abstract?CY=ep&LG=en&PNP=DE10039682&PN=DE...> 7/27/2004



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

①2 Offenlegungsschrift
①0 DE 100 39 682 A 1

⑤1 Int. Cl. 7:
B 60 J 7/20
B 60 Q 1/44
B 60 R 5/04
B 62 D 25/10

②1 Aktenzeichen: 100 39 682.8
②2 Anmeldetag: 14. 8. 2000
④3 Offenlegungstag: 7. 3. 2002

DE 100 39 682 A 1

⑦1 Anmelder:
Wilhelm Karmann GmbH, 49084 Osnabrück, DE
⑦4 Vertreter:
Busse & Busse Patentanwälte, 49084 Osnabrück

⑦2 Erfinder:
Liedmeyer, Werner, 49509 Recke, DE; Rothe, Karl,
49597 Rieste, DE

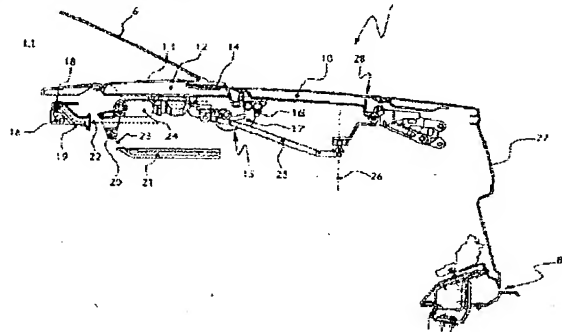
⑤8 Entgegenhaltungen:
DE 44 45 941 C1
DE 44 35 222 C1
DE 199 43 860 A1
DE 298 12 165 U1
DE 69 701 65 5T2
EP 09 49 105 A1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤4 Cabriolet-Fahrzeug mit einem unterhalb eines Deckelteils ablegbaren Dach

⑤7 Ein Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem im rückwärtigen Fahrzeugbereich unterhalb eines Deckelteils (7) ablegbaren Dach (2), wobei das Deckelteil (7) zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach (2) beweglich ist und wobei dem Deckelteil (7) eine gegenüber diesem verlagerbare Erweiterung (12) zugeordnet ist, die in geschlossener und in geöffneter Stellung des Daches im wesentlichen fluchtend zur Erstreckung eines in Fahrtrichtung (F) vorderen Flächenbereichs (10) des Deckelteils (7) angeordnet ist und zum Öffnen oder Schließen des Daches (2) in eine unterhalb des vorderen Flächenbereichs (10) des Deckelteils gehaltene Einfahrstellung verlagerbar ist, wird so ausgebildet, daß die Erweiterung (12) bei geschlossenem Dach (2) eine untere Auflagefläche für einen rückwärtigen Teil (6) des Daches (2) bildet (Fig. 4).



DE 100 39 682 A 1

BUNDESDRUCKEREI 01.02 101 700/133/1

16

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Cabriolet-Fahrzeug nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

[0002] Die EP 0 949 105 A1 zeigt ein Cabriolet-Fahrzeug, dessen Dach unterhalb eines Heckdeckels ablegbar ist, wobei der Heckdeckel in seinem hinteren Bereich schwenkbar gelagert ist und in seinem vorderen Bereich eine Erweiterung aufweist, die sowohl bei vollständig geschlossenem als auch bei vollständig geöffnetem Dach (Fig. 2) im wesentlichen fluchtend an die Fläche des Deckelteils anschließt. Das hintere Dachteil ist mit seinem rückwärtigen Kantenbereich, in dem eine Wasserablauffrinne ausgebildet ist, unterhalb der vorderen Kante des Deckelteils gehalten, die mit dem Deckenteil verbundene Erweiterung greift hingegen in den vor dem hinteren Dachteil liegenden Innenraumbereich ein. Zum Öffnen des Daches ist es daher zunächst erforderlich, das die Erweiterung eingeschwenkt wird, um ein Öffnen des Deckelteils zu ermöglichen. Das Einschwenken muß unterhalb des übergriffenen Abschlußbereichs des hinteren Dachteils erfolgen, was einen großen Schwenkradius mit entsprechender Einschränkung des Kofferraums bedeutet. In eingeschwenkter Lage liegt die Erweiterung gegenüber ihrer ursprünglichen Lage gewendet und steht unterhalb der Fläche des Deckelteils weit nach unten vor.

[0003] Bei geöffnetem Dach muß die Erweiterung wieder in ihre fluchtende, vor dem Deckenteil liegende Ausgangslage verschwenkt werden. Zwischen dem Deckenteil und der Erweiterung verbleibt auch in dieser Stellung eine Öffnung von erheblicher Breite, da diese Öffnung in geschlossener Stellung des Daches zur Aufnahme des hinteren Dachteils, das in diese Öffnung eingreift, dient.

[0004] Eine solche Öffnung ist optisch störend, zudem ist der Bewegungsablauf mit dem großen Schwenkradius der Erweiterung für die Raumaussnutzung des Cabriolet-Fahrzeugs ungünstig.

[0005] Der Erfindung liegt das Problem zugrunde, ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem Deckenteil der genannten Art derart zu verbessern, daß die aufgezeigten Nachteile vermieden werden können.

[0006] Die Erfindung löst dieses Problem durch ein Cabriolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 1 und durch ein Deckenteil mit den Merkmalen des Anspruchs 19. Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind in den Ansprüchen 2 bis 18 angegeben.

[0007] Mit der erfindungsgemäßen Lösung ist eine einstückige und daher einfach herzustellende Erweiterung des Deckelteils geschaffen, die sowohl als Hutablage im Fahrzeuginnenraumbereich als auch als Auflagefläche für das Dach im hinteren Bereich dient. Die Erweiterung kann mit geringem Spaltmaß an das Deckenteil anschließen, wobei die Fuge bei geöffnetem und geschlossenem Dach in gleicher Weise unauffällig ausgebildet ist.

[0008] Eine zusätzliche Stabilisierung des Daches ergibt sich, wenn durch die Erweiterung eine aufwärts gerichtete Kraft auf den rückwärtigen Teil des Daches ausgeübt wird.

[0009] Sofern besonders vorteilhaft die Erweiterung in eingefahrener und ausgefahrener Stellung in einer mit der Oberseite nach oben weisenden Orientierung gehalten ist, ergibt sich eine sehr geringe Einschränkung des Kofferraumvolumens, da ein Schwenken der Erweiterung nicht erforderlich ist, sondern diese im wesentlichen parallel verfahren werden kann und somit nur einen hinsichtlich seiner Höhe geringen Bewegungsraum beansprucht.

[0010] Eine derartige Erweiterung kann zudem eine dritte Bremsleuchte tragen, die ei geöffnetem Dach sichtbar ist und je nach Anordnung bei geschlossenem Dach entweder

ebenfalls hinter dem rückwärtigen Dachteil angeordnet und sichtbar oder vor dem rückwärtigen Dachteil angeordnet und je nach Ausbildung des Heckbereichs des Daches sichtbar oder nicht sichtbar ist.

5 [0011] Zur Stabilisierung des Daches trägt zusätzlich bei, wenn in geschlossener Stellung des Deckelteils die Erweiterung sowohl an der Karosserie als auch an dem Deckenteil abgestützt ist.

10 [0012] Bei Vorsehen einer Teilungsfuge im Deckenteil zwischen demjenigen Flächenbereich, der mit der Erweiterung in Verbindung steht, und einem hinterem Teilbereich, der zur Freigabe der Beladeöffnung beweglich ist, kann der Kofferraum be- oder entladen werden, ohne die Erweiterung bewegen zu müssen. Die Abstützung und Abdichtung des Daches bleibt daher von der Öffnungsbewegung des Kofferraums vollständig unberührt.

15 [0013] Weitere Vorteile und Einzelheiten ergeben sich aus einem nachfolgend beschriebenen und in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiel des Gegenstandes der Erfindung.

[0014] In der Zeichnung zeigt:

[0015] Fig. 1 ein erfindungsgemäßes Cabriolet-Fahrzeug in perspektivischer Heckansicht bei geschlossenem Dach und geschlossenem Deckenteil,

25 [0016] Fig. 2 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 1 bei geöffnetem Dach und darüber geschlossenem Deckenteil,

[0017] Fig. 3 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 2 bei geöffnete Beladeöffnung für den Kofferraum,

[0018] Fig. 4 eine schematisierte Längsschnittansicht des Fahrzeughecks bei geschlossenem Dach und geschlossenem Deckenteil,

30 [0019] Fig. 5 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 4 bei Einfahren der Erweiterung unter den vorderen Flächenbereich des Deckelteils,

35 [0020] Fig. 5a eine ähnliche Ansicht wie Fig. 5 mit einem weiter zu einem Fahrzeugquerrand gelegten Schnitt,

[0021] Fig. 6 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 5 bei geöffnetem Deckenteil und angedeuteter Ablage des Daches,

40 [0022] Fig. 7 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 6 bei abgelegtem Dach und geschlossenem Deckenteil, entsprechend einem Schnitt VII-VII in Fig. 2,

[0023] Fig. 8 eine ähnliche, jedoch seitwärts versetzte Ansicht des Fahrzeughecks wie Fig. 7 entsprechend einem Schnitt VIII-VIII in Fig. 2,

45 [0024] Fig. 9 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 5 bei geschlossenem Dach und geschlossenem Deckenteil, jedoch mit geöffnete Beladeöffnung,

[0025] Fig. 10 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 9 bei zusätzlich eingefahrener Erweiterung,

50 [0026] Fig. 11 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 3 des Fahrzeughecks mit schematisch eingezeichneten, für die verschiedenen Bewegungen maßgeblichen mechanischen Teilen.

[0027] Das im Ausführungsbeispiel dargestellte Cabriolet-Fahrzeug 1 weist ein bewegliches Dach 2 auf, das zwischen einer geschlossenen Stellung (Fig. 1) und einer offenen, in einem Verdeckkasten 3 abgelegten Stellung (Fig. 2) verlagerbar ist. Das Dach 2 kann mehrere starre, plattenartig ausgebildete Teile 4, 5, 6 umfassen oder auch zumindest bereichsweise oder außerhalb eines Tragrahmens vollständig flexibel ausgebildet sein. Zur Abdeckung des geöffneten, im Verdeckkasten 3 abgelegten Daches 2 ist ein Deckenteil 7 vorgesehen, das in einem heckseitigen Scharnierbereich 8 an der Karosserie 1a festgelegt ist und zu seiner Öffnung (Fig. 6) zur Freigabe der Durchtrittsöffnung für das Dach derart aufschwenkt, daß es mit der Fahrtrichtung F einen spitzen Winkel einschließt.

65 [0028] An Stelle des hier gezeigten, bis auf die Stoßstange

9 reichenden Deckelteils 7 ist es auch möglich, ein kleineres Deckenteil, das lediglich zur oberseitigen Abdeckung eines rückseitig fest begrenzten Verdeckkastens dient, vorzusehen.

[0029] Das Deckenteil 7 weist einen vorderen Flächenbereich 10 auf, der dem Fahrzeuginnenraum 11 zugewandt ist und in geschlossener Stellung eine im wesentlichen horizontale Lage zur Abdeckung des Verdeckkastens 3 einnimmt. Dem Deckenteil 7 ist in Fahrtrichtung F eine Erweiterung 12 zugeordnet, die in geschlossener Stellung des Deckelteils 7 an den vorderen Flächenbereich 10 fluchtend anschließt und ebenso wie dieser eine im wesentlichen horizontale Lage einnimmt. Die Erweiterung 12 ist gegenüber dem Flächenbereich 10 aus der fluchtenden Stellung (Fig. 1 bis 4) in eine unterhalb des vorderen Flächenbereichs 10 gehaltene Einfahrstellung verlagerbar (Fig. 5). Die Erweiterung 12 bildet in geschlossener Stellung des Daches 2 eine untere Auflagefläche für den rückwärtigen Teil 6 des Daches 2 und bildet hierfür in ihrem in Fahrtrichtung F vorderen Bereich 13 eine Hutablage aus, die in geschlossener Stellung (Fig. 4) Teil des Innenraums 11 ist. Im rückwärtigen Bereich weist die Erweiterung 12 eine Auflage- und Preßfläche 14 auf, die mit einer aufwärts gerichteten Kraft von unten gegen die rückwärtige Kante des heckseitigen Dachteils 6 preßbar ist. Dadurch wird ein Feuchtigkeitssichter und zugfreier hinterer Dachabschluß erreicht, der zudem eine Druckkraft auf das Dach ausübt und somit eine spiel- und klapperfreie Halterung des Daches 2 in geschlossener Stellung unterstützt.

[0030] Um die Aufwärtskraft zu ermöglichen, ist die Erweiterung 12 gegenüber dem daran anschließenden Flächenbereich 10 mittels eines oder mehrerer Viereckgelenke 15 gehalten, die aufgrund des Versatzes zweier jeweils endseitig gelagerter Übertragungshebel 16, 17 eine Über-Totpunkt-Lage der Erweiterung 12 in geschlossener Stellung bewirken, wodurch die Aufwärtskraft (mit-)bewirkt ist.

[0031] Zudem ist die Erweiterung 12 sowohl an der Fahrzeugkarosserie 1a über vordere Achsstummel 18 in seitlichen, abgekröpften Führungskanälen 19 als auch an dem Deckenteil 7 über hintere Achsstummel 20 in diesem zugeordneten seitlichen Führungskanälen 21 geführt. In geschlossener Stellung (Fig. 4) der Erweiterung 12 sind die vorderen Achsstummel 18 am vorderen Ende der karosseriefesten Führungsbahn 19 in Extremalstellung gehalten, die hinteren Achsstummel 20 sind aus der Führungsbahn 21 herausgeführt und frei schwebend. Die Halterung der vorderen Achsstummel 18 im vorderen Ende der Führungsbahn 19 unterstützt die Pressung der Erweiterung 12 gegen das Dachteil 6. Bei Einfahren der Erweiterung 12 (Fig. 5), wie zum Öffnen des Daches 2 erforderlich, treten die vorderen Achsstummel 18 aus den Führungsbahnen 19 entlang der gestrichelten Linie 22 heraus, somit wird die Verbindung zwischen der Erweiterung 12 und der Fahrzeugkarosserie 1a gelöst. Gleichzeitig treten die hinteren Achsstummel 20 entlang der gestrichelten Bahnkurve 23 in die dem Flächenbereich 10 des Deckelteils 7 zugeordneten seitlichen Führungsbahnen 21 ein, sind damit sicher gegenüber dem Deckenteil 10 geführt. Durch diese Schiebeführung 19, 21 ist die Erweiterung 12 in jedem Fall (sowohl in geschlossener als auch in geöffneter Stellung) stets in gleicher Weise orientiert. Die Verlagerung aus der fluchtenden Stellung in die Einfahrstellung ist eine Parallelverschiebung.

[0032] Dadurch ist die benötigte Bauhöhe für die Erweiterung 12 sowohl in fluchtender als auch in Einfahrstellung und in dem Zwischenbereich ihrer Verlagerung minimiert. Der Verlust an Stauraum des Kofferraums ist gering.

[0033] Im Ausführungsbeispiel ist der Erweiterung 12 ein Motor 24 zugeordnet, der sich über Scherengitter 25 an zumindest einem quer zum Fahrzeug verlagerbaren Schwenk-

gelenk 26 des Flächenteils 10 abstützt und bei Drehung der Motorwelle eine Verlagerung der Scherengitter 25 bewirkt, wodurch die Erweiterung 12 in den Führungen 19 und 21 nach hinten gezogen bzw. nach vorne verschoben wird und gleichzeitig das Viereckgelenk 15 öffnet oder schließt und ebenfalls auf einer Gleitführung parallel zur Erstreckung 12 verfahren wird. Auch andere Zug- und Schubmechanismen für das Ein- und Ausfahren der Erweiterung sind je nach baulichen Gegebenheiten verwendbar.

[0034] In der Einfahrstellung nach Fig. 5 kann das Deckenteil 7 aufgeschwenkt werden (Fig. 6), ohne an die Kante des hinteren Dachteils 6 anzuschlagen. In aufgeschwenkter Stellung des Deckelteils 7 kann dann die Dachablage in den Verdeckkasten 3 erfolgen. Über dem abgelegten Dach 2 kann die Erweiterung 12 wieder ausgefahren werden (Fig. 7). Die Erweiterung 12 befindet sich damit sowohl bei geöffnetem als auch geschlossenem Dach 2 in der fluchtenden Parallelstellung zum vorderen Flächenbereich 10 des Deckelteils 7. Sie ist somit optisch unauffälliger und vollintegrierter Bestandteil der äußeren Karosseriehaut, ohne daß es hierfür größerer Fugen- oder Schwenkfreiheitsräume bedürfte.

[0035] Die Erweiterung 12 kann mit einer nach hinten strahlenden dritten Bremsleuchte versehen sein, die entweder der Hutablage 13 zugeordnet ist und somit bei geschlossenem Dach vor einer Heckscheibe liegt, oder sie kann dem wetterfesten Bereich 14 zugeordnet sein und somit bei geschlossenem Dach unmittelbar von hinten sichtbar sein. Im letztgenannten Fall kann die dritte Bremsleuchte sowohl bei geöffnetem als auch bei geschlossenem Dach 2 aktiviert sein. Im erstgenannten Fall bietet sich eine Aktivierung bei geschlossenem Dach nur an, wenn die Bremsleuchte dabei die Heckscheibe durchstrahlen kann. Liegt sie etwa hinter einem Rahmenteil, wird eine weitere dritte Bremsleuchte erforderlich, die bei geschlossenem Dach die Heckscheibe durchstrahlt.

[0036] Es kann vorgesehen sein, daß die Erweiterung 12 mit Betätigungselementen, etwa Zug- und Schubstangen 36, versehen ist, die in ein Schloß 35 eingreifen und in einer Extremalstellung der Erweiterung 12 (Fig. 5a) eine Ver- oder Entriegelung dieses Schlosses 35 bewirken. Damit kann beispielsweise eine Signalweitergabe erfolgen, daß in eingefahrener Stellung der Erweiterung 12 (Fig. 5a) das Aufschwenken bewirkt werden kann. Solange die Einfahrbewegung der Erweiterung 12 noch nicht beendet ist, ist hingegen das Schloß 35 noch verriegelt, so daß ein Aufschwenken des Deckelteils 7 in jedem Fall verhindert ist.

[0037] Im Ausführungsbeispiel ist zusätzlich zwischen dem vorderen Flächenbereich 10 und einem rückwärtigen Bereich 27 des Deckelteils 7 eine Teilungsfuge 28 angebracht, die ein separates Verschwenken des rückwärtigen Teils 27 gegenüber dem vorderen Flächenbereich 10 erlaubt. Dadurch ist der Teilbereich 27 zur Freigabe der Beladeöffnung 29 beweglich, ohne daß der vordere Flächenbereich 10 seine Lage verändern müßte. Der Kofferraum kann unabhängig davon geöffnet werden, ob die Erweiterung 12 sich in Einfahrstellung oder in fluchtender Parallelstellung zum vorderen Flächenbereich 10 befindet, mithin auch unabhängig davon, ob das Dach 2 geöffnet oder geschlossen ist. Es muß lediglich sichergestellt sein, daß das Deckenteil 7 sich nicht in aufgeschwenkter Stellung befindet, der vordere Flächenbereich 10 also eine Horizontallage einnimmt. Das hintere Schwenkteil 27 ist insgesamt an einem Rahmen des Deckelteils 7 gehalten, daher kann es mit verschwenkt werden, um die Durchtrittsöffnung für das Dach 2 freizugeben (Fig. 6). Der Teilbereich 27 kann gegenüber dem vorderen Flächenbereich 10 an einem einfachen Scharnier gehalten sein, da lediglich ein reines Auf- und Zuschwenken des Teilbereichs

27 erforderlich ist, ohne daß es einer Mehrgelenkanordnung bedürfte. Hierdurch ist eine mechanische Vereinfachung gegenüber einer bisher üblichen Schwenkbarkeit des gesamten Deckelteils 7 zur Freigabe der Beladeöffnung 29 erreicht. An Stelle des einfachen Scharniers kann auch vorgesehen sein, wie in den Fig. 3 und 9 dargestellt, daß ein Mehrgelenk, insbesondere ein Viereck 30 Verwendung findet, wodurch der Teilbereich 27 beim Öffnen gleichzeitig entgegen der Fahrtrichtung F nach hinten geschoben wird und die in Fig. 9 gezeichnete Offenstellung erreichbar ist.

[0038] Das erfindungsgemäße Cabriolet-Fahrzeug 1 ist weiterhin mit Zentrier- und Verriegelungselementen 31, 32 versehen, die das geöffnete Dach 2 in seiner im Verdeckkasten 3 aufgenommenen Stellung sichern. Das vordere Dachteil 4 liegt dabei an oberster Stelle des abgelegten Dachs 2 und weist mit seiner in geschlossenem Zustand vorderen Kante 33 entgegen der Fahrtrichtung F nach hinten.

[0039] Dem vorderen Flächenbereich 10 ist ein Sockel 34 zugeordnet, der die Zentrier Elemente 31 und Halteelemente 32 trägt und der bei Rückschwenken des Deckelteils 7 über dem eingelegten Dach 2 diese Mittel 31 und 32, die den Halte- und Zentriermitteln des vorderen Windschutzscheibenrahmens entsprechen, automatisch in Eingriff mit dem vorderen Ende 33 des vorderen Dachteils 4 bringt. Dabei sorgen die Zentriermittel 31 zunächst für eine exakte Ausrichtung des abgelegten Dachs in Fahrzeugquerrichtung, ehe dann die Haltemittel 32 sich einschließen können und eine Verriegelung entsprechend der Verriegelung am Windschutzscheibenrahmen bewirken können. Dadurch kann das Dach 2 als sehr flaches Palat mit geringen Abständen zwischen den Dachteilen 4, 5, 6 abgelegt werden, was ohne eine solche Verriegelung angesichts der Dachbewegungen im Verdeckkasten 3 nicht möglich wäre. Insbesondere stellt sich dieses Problem dann, wenn die Dachteile 4, 5, 6 beispielsweise außenseitig lackiert sind. Insgesamt dient auch diese Maßnahme dazu, den Stauraum zu vergrößern, zudem wird der Dachverschleiß vermindert, und die Fahrzeugstabilität wird insgesamt erhöht, lästige Klappergeräusche werden vermieden.

Patentansprüche

1. Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem im rückwärtigen Fahrzeugbereich unterhalb eines Deckelteils (7) ablegbaren Dach (2), wobei das Deckenteil (7) zur Freigabe einer Durchtrittsöffnung für das Dach (2) beweglich ist und wobei dem Deckenteil (7) eine gegenüber diesem verlagerbare Erweiterung (12) zugeordnet ist, die in geschlossener und in geöffneter Stellung des Daches im wesentlichen fluchtend zur Erstreckung eines in Fahrtrichtung (F) vorderen Flächenbereichs (10) des Deckelteils (7) angeordnet ist und zum Öffnen oder Schließen des Daches (2) in eine unterhalb des vorderen Flächenbereichs (10) des Deckelteils gehaltene Einfahrstellung verlagerbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Erweiterung (12) bei geschlossenem Dach (2) eine untere Auflagefläche für einen rückwärtigen Teil (6) des Daches (2) bildet.
2. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Erweiterung (12) bei geschlossener Stellung des Daches (2) mit einer aufwärts gerichteten Kraft gegen den rückwärtigen Dachteil (6) gepreßt ist.
3. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Erweiterung (12) in eingefahrener Stellung und ausgefahrener Stellung in einer Orientierung gehalten ist, in der die Oberseite (13; 14) der Erweiterung (12) parallel zur Ober-

- seite des vorderen Flächenbereichs (10) des Deckelteils (7) steht.
4. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Erweiterung (12) gegenüber dem Deckenteil (7) mittels eines Viereckgelenks (15) beweglich abgestützt ist.
 5. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Viereckgelenk (15) zur Erreichung der aufwärts gerichteten Kraft gegen das hintere Dachteil (6) in eine Über-Totpunkt-Lage verbringbar ist.
 6. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Erweiterung (12) in ihrem in Fahrtrichtung (F) rückwärtigen Bereich mit einer wasserfesten Auflage- und Preßfläche (14) für den Endbereich des hinteren Dachteils (6) und in ihrem vorderen Bereich mit einer dem Innenraum (11) zugewandten und auf dessen Ausgestaltung abgestimmten Trockenraumfläche (13) versehen ist.
 7. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß auf der Oberseite (13; 14) der Erweiterung (12) eine dritte Bremsleuchte angeordnet ist.
 8. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die dritte Bremsleuchte in geschlossener Stellung des Daches (2) durch die Heckscheibe und in geöffneter Stellung des Daches (2) unmittelbar von hinten sichtbar ist.
 9. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, daß die dritte Bremsleuchte nur bei geöffneter Stellung des Daches (2) von hinten sichtbar und über eine Schaltung nur in dieser Dachstellung aktiviert ist.
 10. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß in geschlossener Stellung des Deckelteils (7) die Erweiterung (12) sowohl an der Karosserie (1a) als auch an dem Deckenteil (7) abgestützt ist.
 11. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die Erweiterung in zumindest einer im wesentlichen dem Fahrzeuglängsverlauf folgenden und dem vorderen Flächenbereich (10) des Deckelteils (7) zugeordneten Führungsschiene (21) gehalten und verfahrbar ist.
 12. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, daß dem vorderen Flächenbereich (10) des Deckelteils (7) oder der Erweiterung (12) ein Antrieb (24) zur Bewegung der Erweiterung (12) zugeordnet ist.
 13. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Deckenteil (7) zusätzlich zur Freigabe der Durchtrittsöffnung für das Dach (2) auch die Freigabe einer Beladeöffnung (29) für den Kofferraum ermöglicht.
 14. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß das Deckenteil (7) eine Teilungsfuge (28) zwischen dem vorderen Flächenbereich (10), der mit der Erweiterung (12) in Verbindung steht, und einem hinteren Teilbereich (27) des Deckelteils (7), der zur Freigabe der Beladeöffnung (29) beweglich ist, aufweist.
 15. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, daß zur Freigabe der Beladeöffnung nur der hintere Teilbereich (27) des Deckelteils (7) zu bewegen ist und der vor der Teilungsfuge (28) gelegene vordere Flächenbereich (10) in einer geschlossenen Stellung verbleibt.
 16. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 13 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß zur Freigabe der

Durchtrittsöffnung für das Dach (2) das gesamte Deckelteil (7) unter Einschuß des hinteren Teilbereichs (27) und unter Einschuß des vorderen Flächenbereichs (10) aufschwenkbar ist.

17. Cabriolet-Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 16, wobei ein vorderes Dachteil (4) in geöffneter Stellung des Daches (2) mit seinem in geschlossener Stellung des Daches dem Windschutzscheibenrahmen zugewandten vorderen Bereich in einer nach hinten weisenden Stellung liegt, dadurch gekennzeichnet, daß dem Deckelteil (7) Mittel (31; 32) zur Lagesicherung dieses Dachteils (4) entsprechend denen des Windschutzscheibenrahmens zugeordnet sind, die in Schließstellung des Deckelteils (7) über dem abgelegten Dach in Eingriffstellung mit den Verschlusselementen des vorderen Randes des vorderen Dachteils (4) stehen.

18. Cabriolet-Fahrzeug nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, daß die Mittel zur Lagesicherung des Dachteils (4) Zentrier- (31) und Verriegelungselemente (32) umfassen.

19. Deckelteil für ein Cabriolet-Fahrzeug zum Abdecken eines Aufnahmeraums (3) für ein geöffnetes Dach (2), wobei das Deckelteil (7) in Einbaustellung in seinem rückwärtigen Bereich (8) schwenkbar an einer Fahrzeugkarosserie (1a) halterbar ist und wobei dem Deckelteil (7) eine gegenüber diesem verlagerbare Erweiterung (12) in seinem vorderen Bereich zugeordnet ist, die zwischen einer fluchtend zur Erstreckung eines in Fahrtrichtung (1') vorderen Flächenbereichs (10) des Deckelteils (7) und einer Einfahrstellung unterhalb des vorderen Flächenbereichs (10) des Deckelteils (7) verlagerbar ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Erweiterung (12) in ihrem dem Deckelteil (7) zugewandten Bereich einen wetterfesten und in Einbaustellung gegenüber einem rückwärtigen Dachteil (6) eine Auflagefläche bildenden Bereich (14) aufweist.

Hierzu 12 Seite(n) Zeichnungen

40

3

45

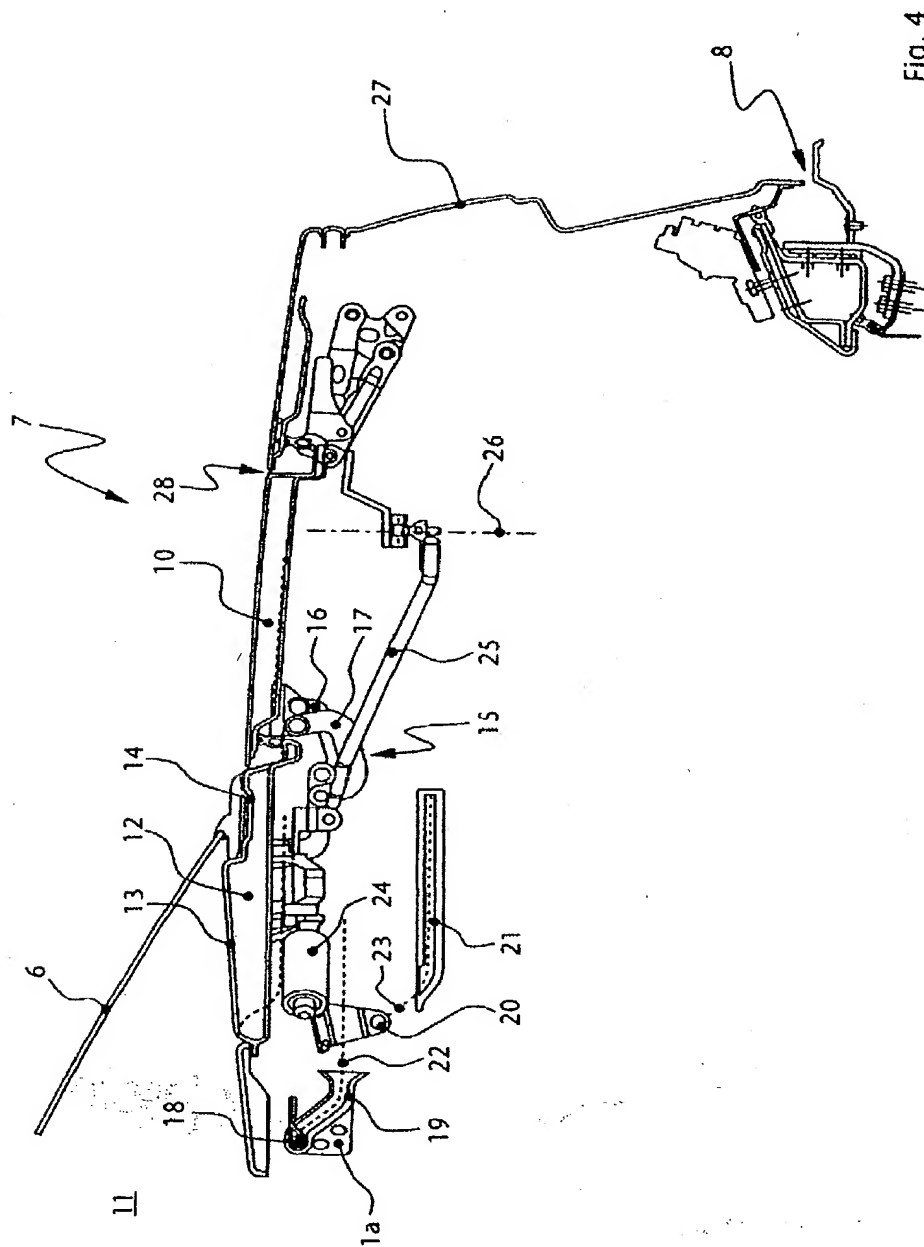
50

55

60

65

- Leerseite -



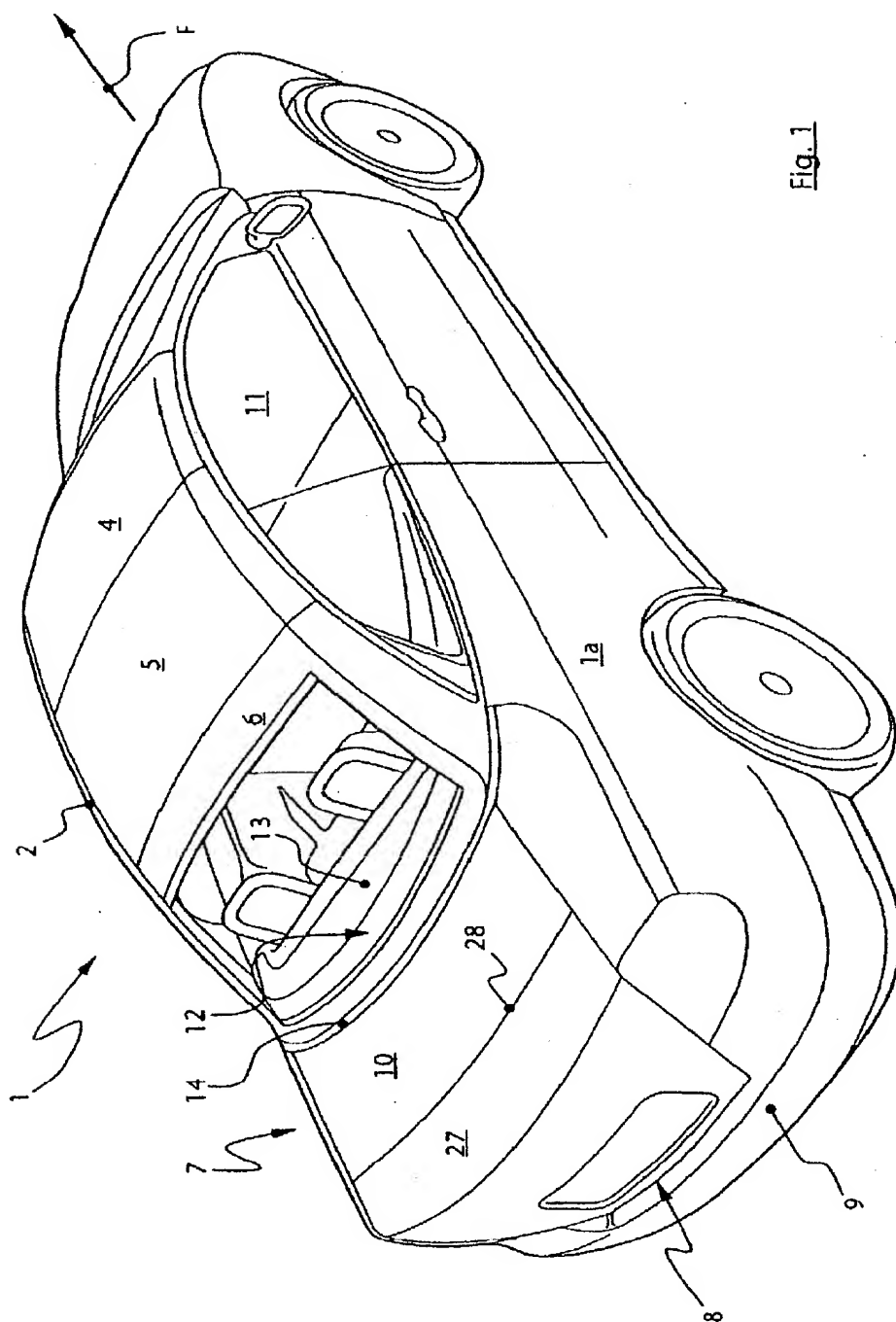


Fig. 1

101 700/133

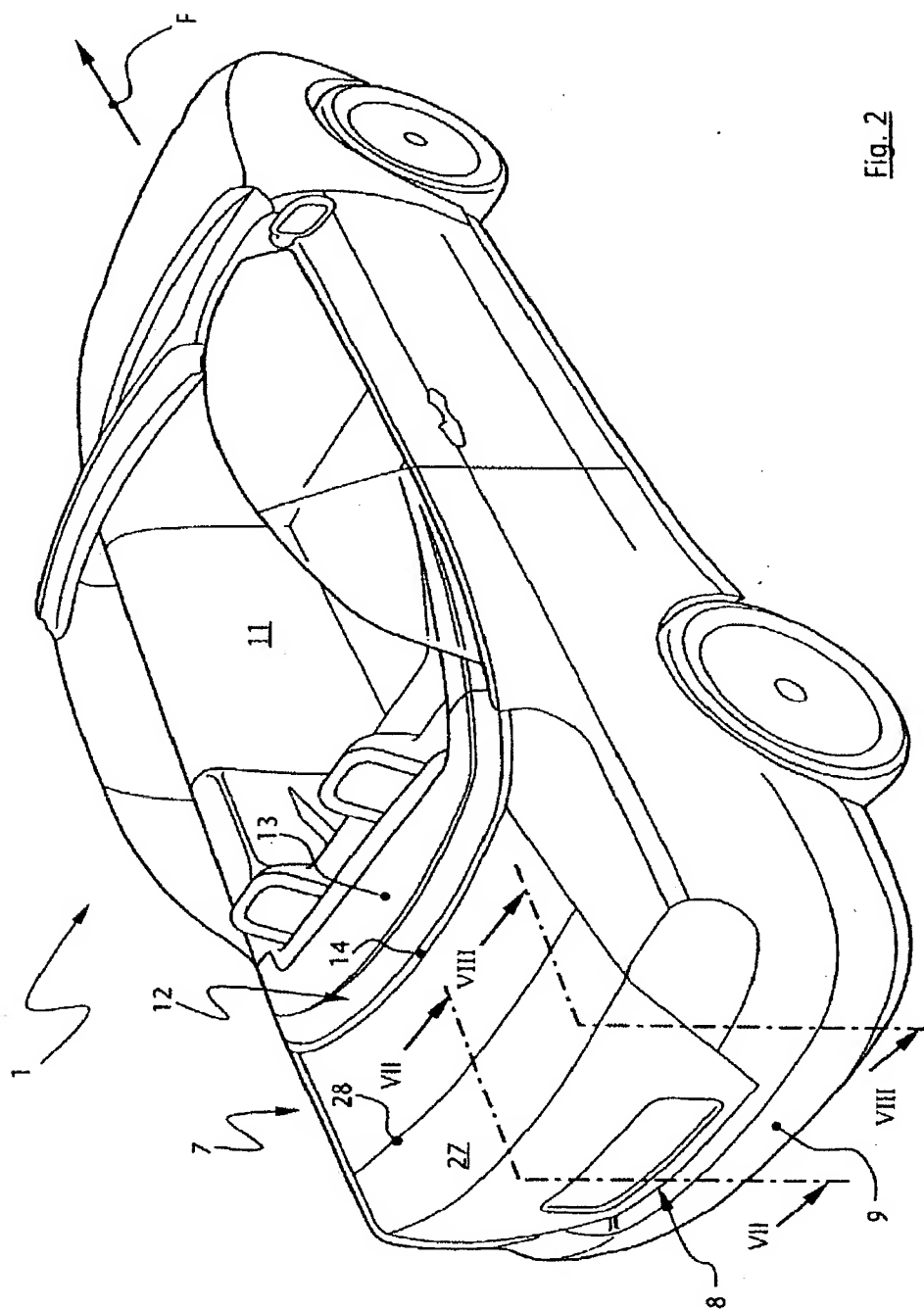


Fig. 2

101 700/133

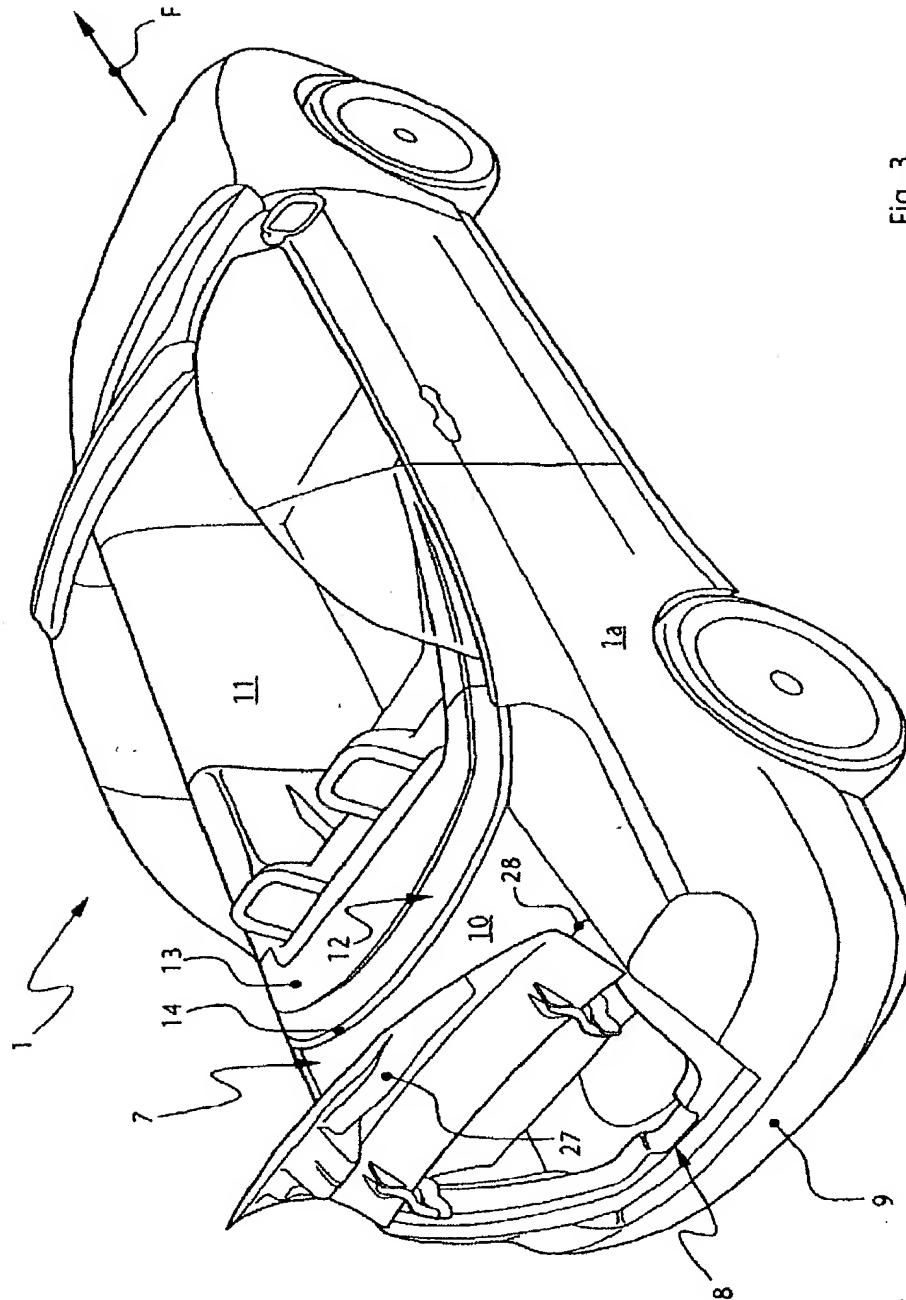
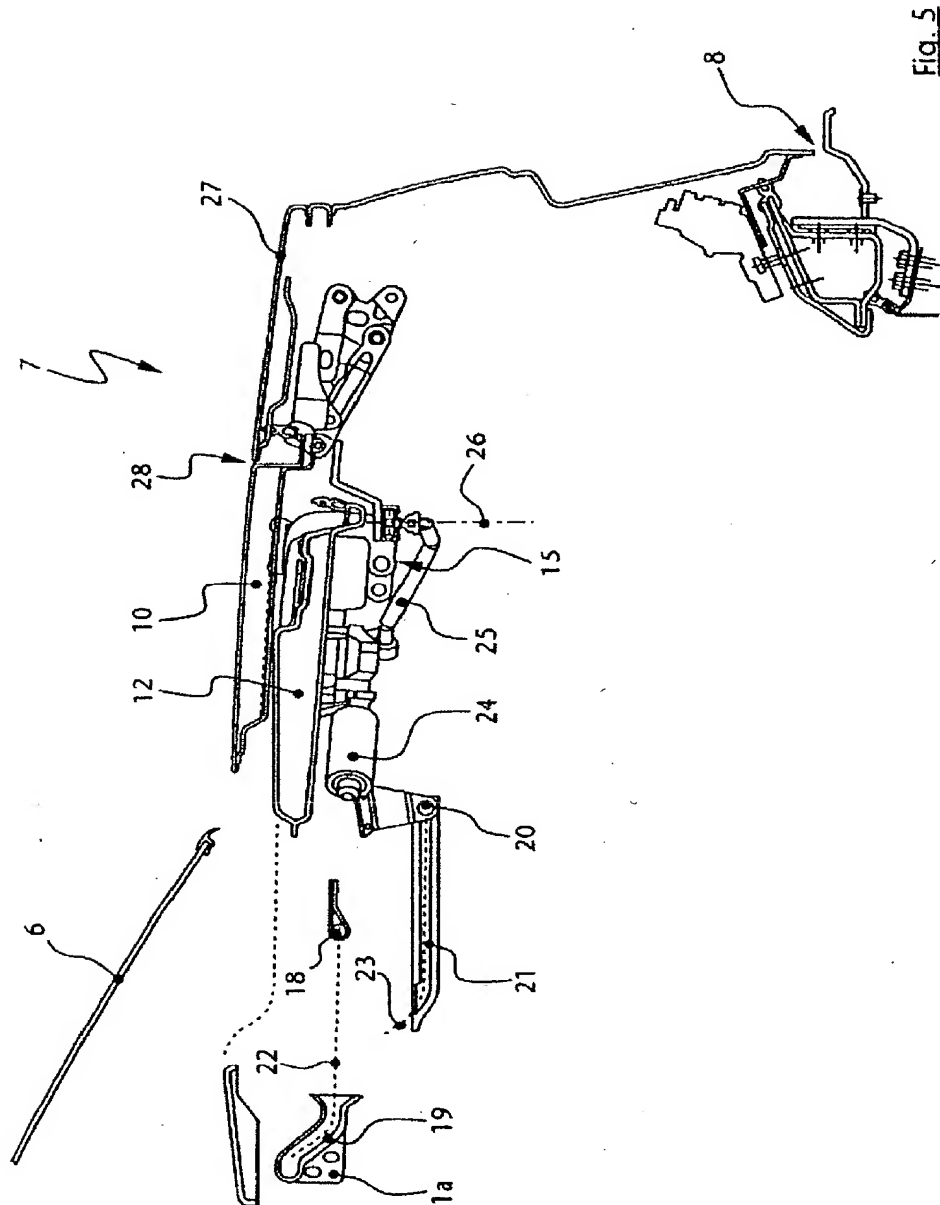


Fig. 3



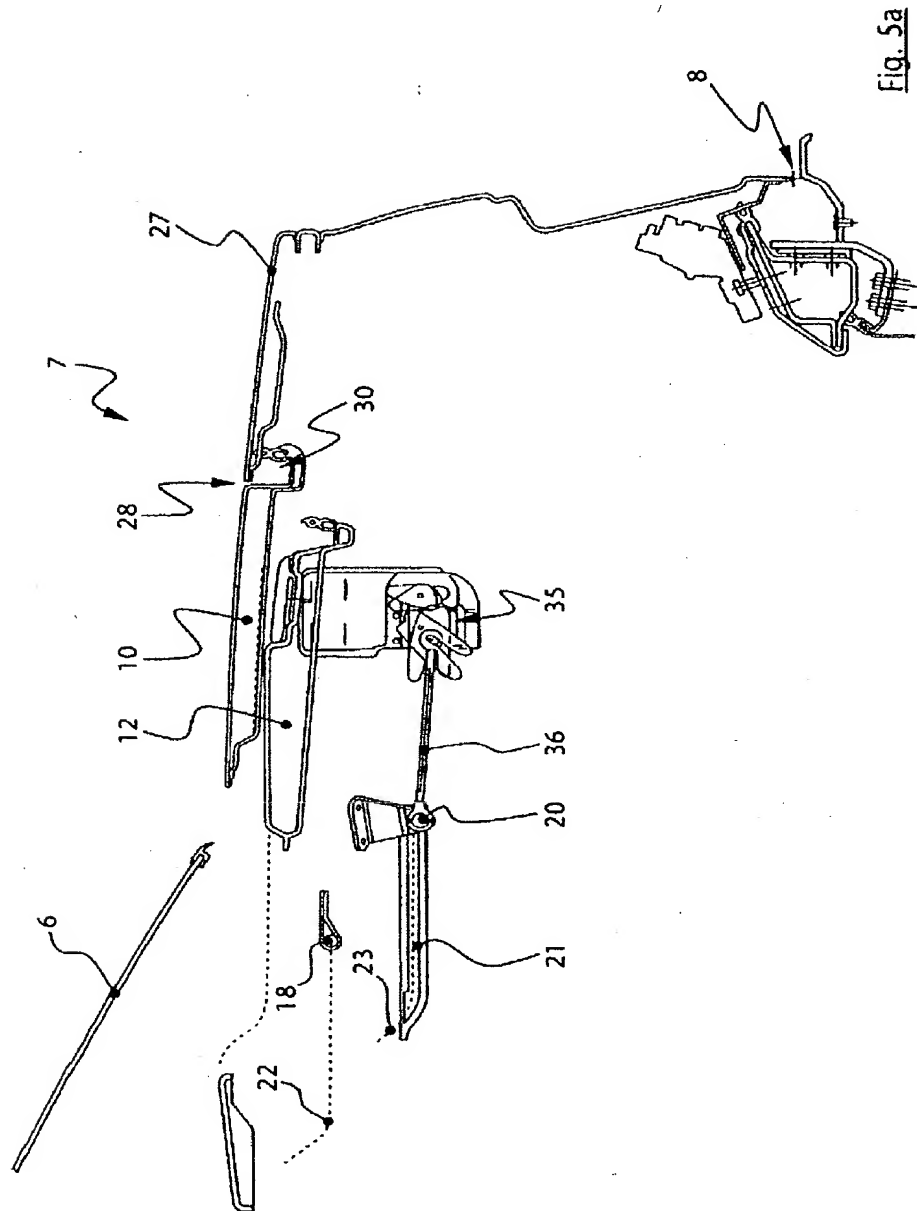


Fig. 5a

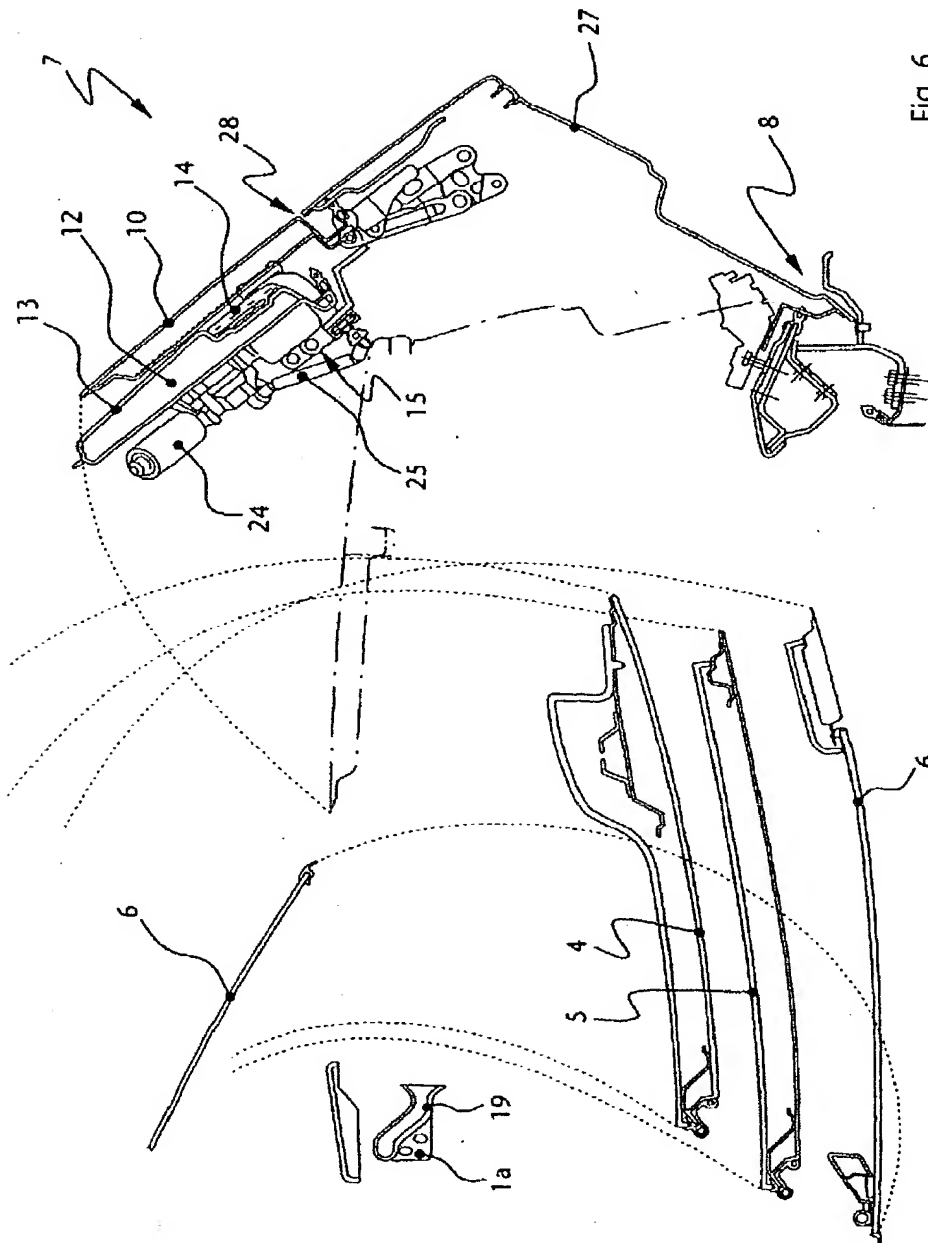


Fig. 6

Fig. 7

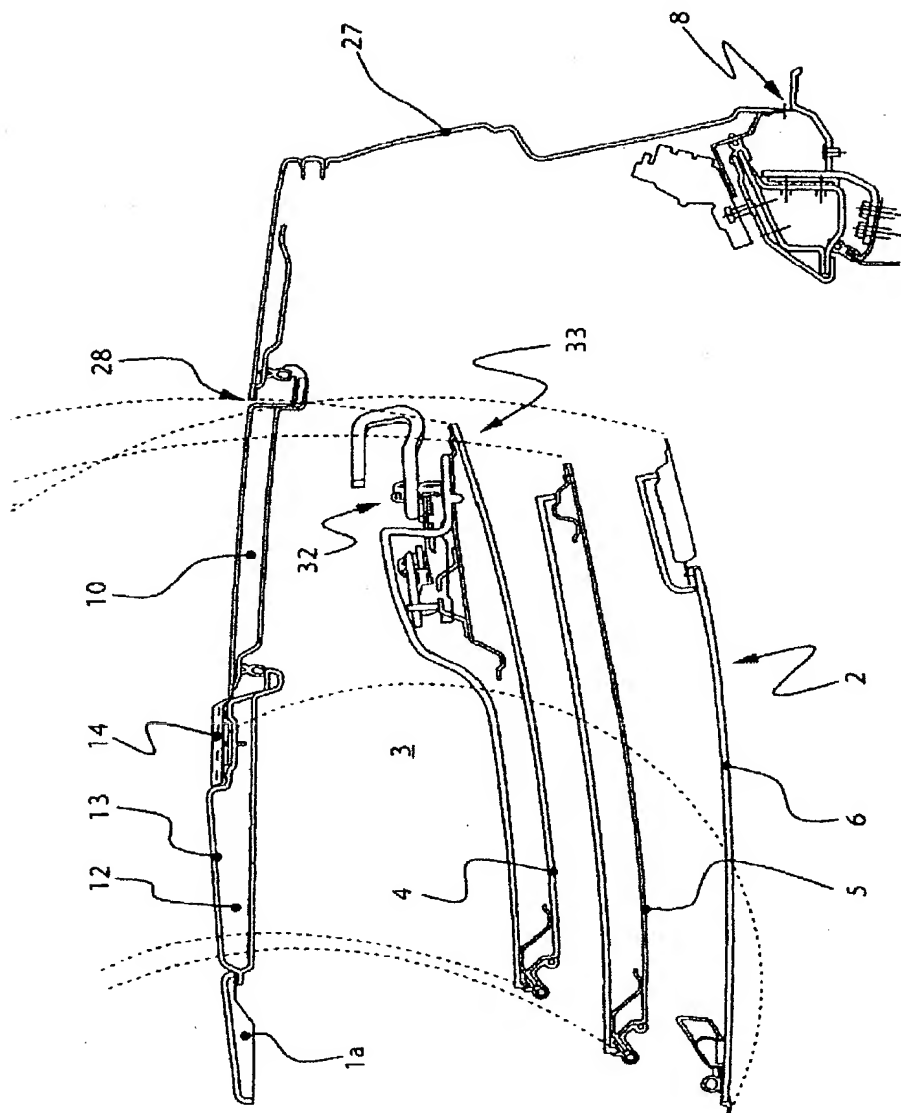
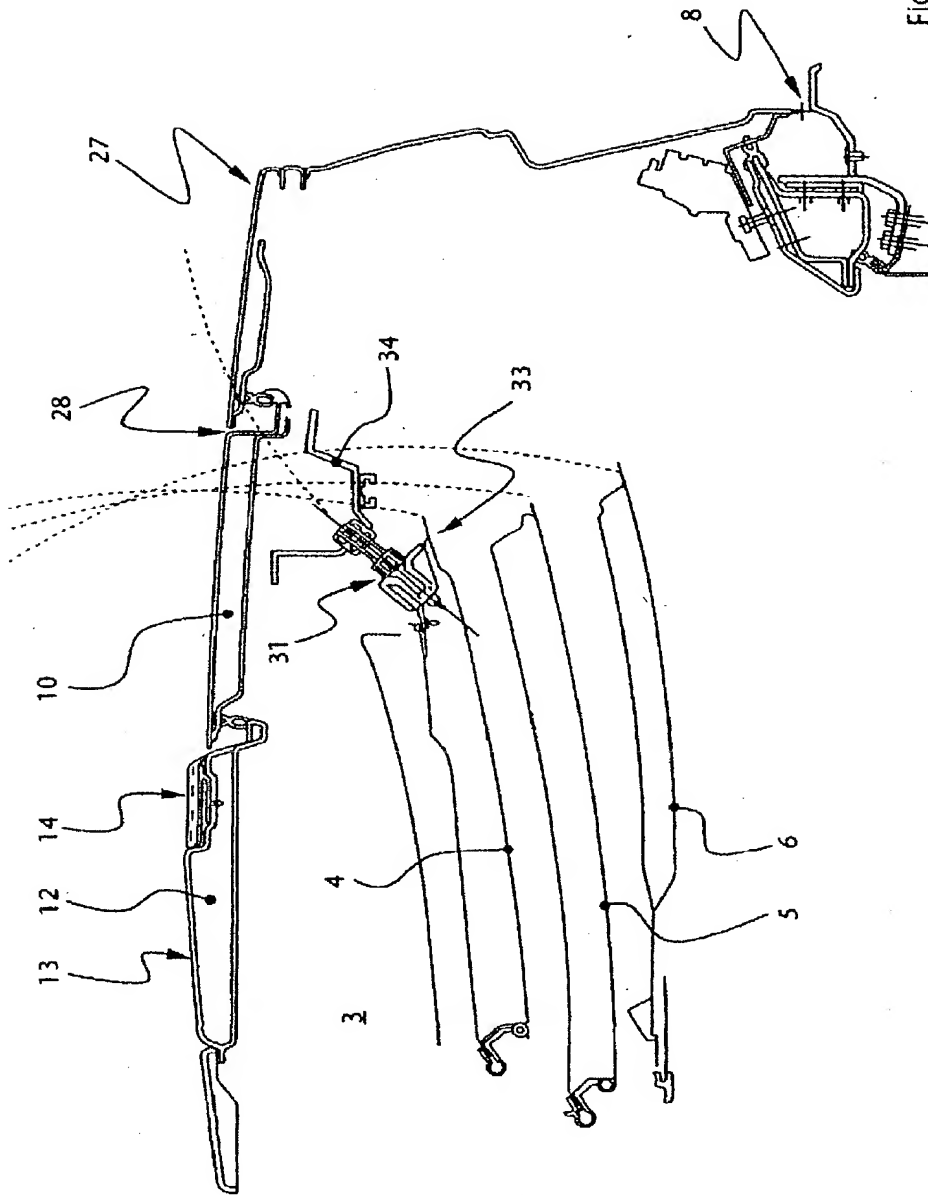


Fig. 8



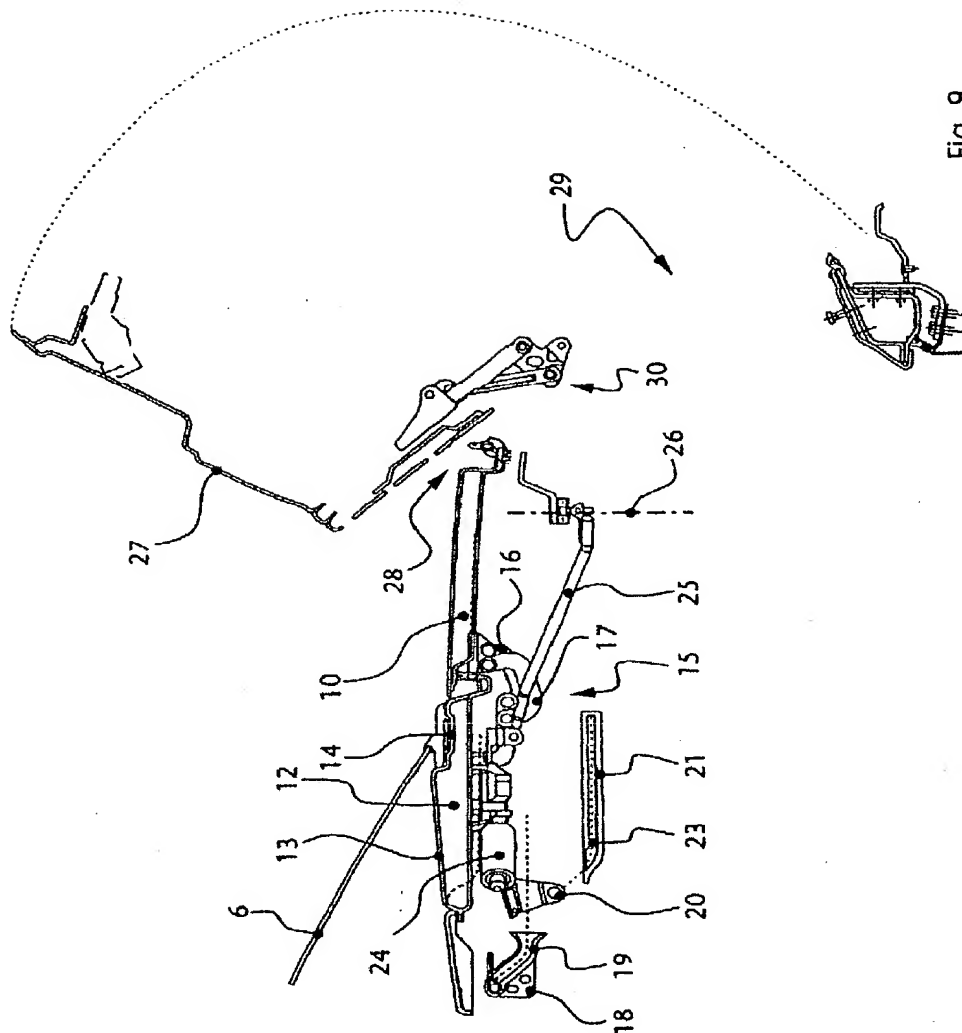
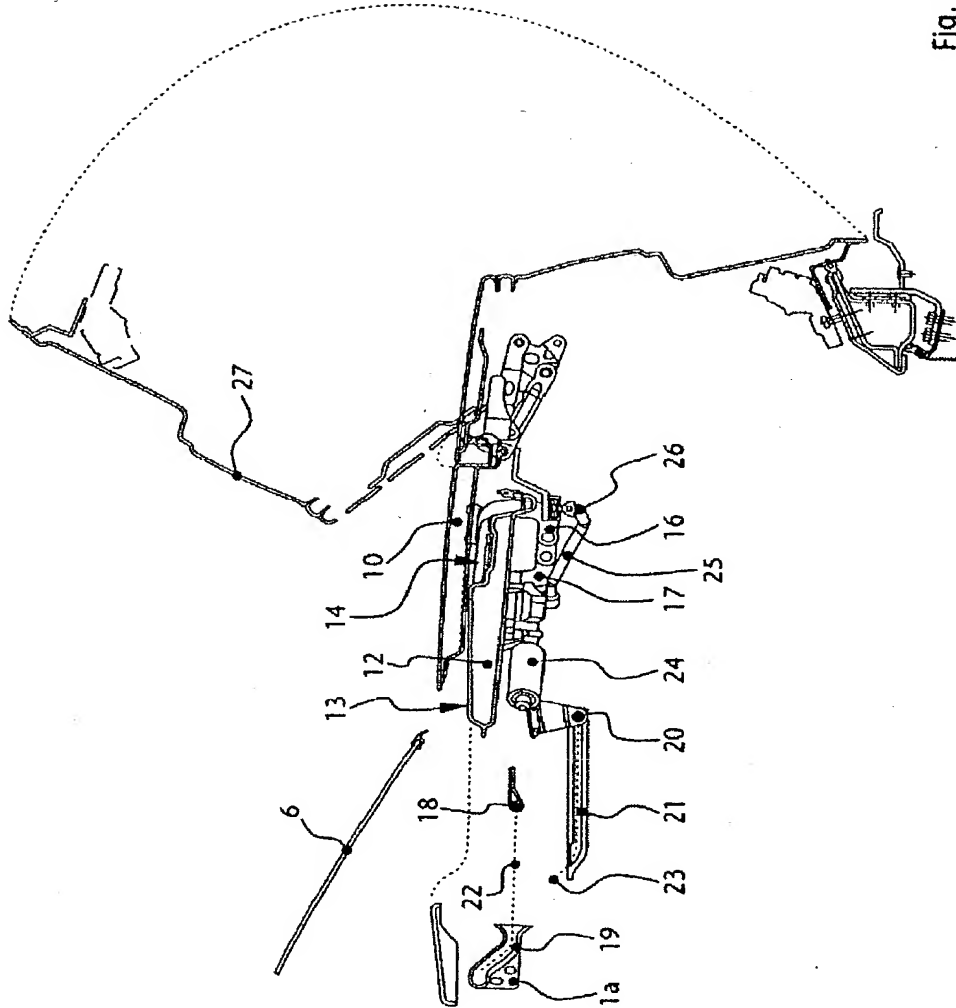


Fig. 9

Fig. 10



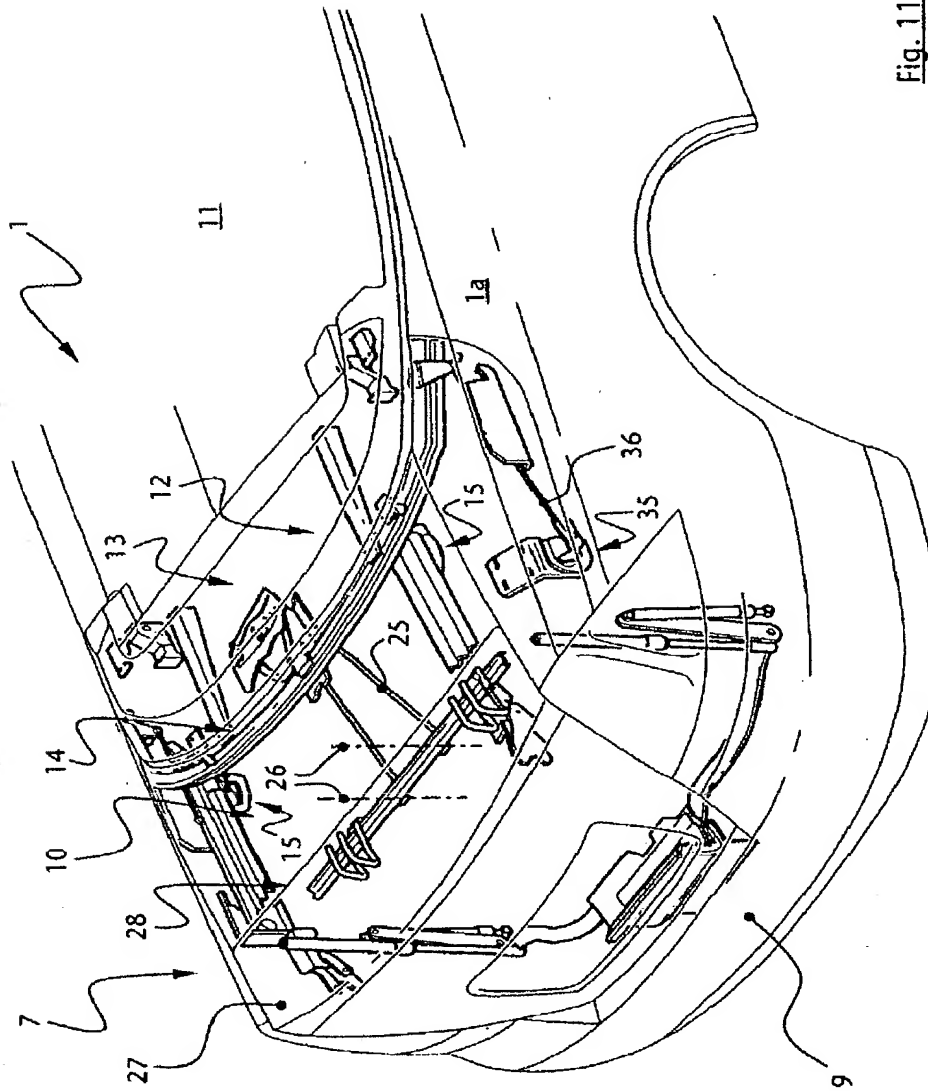


Fig. 11

101 700/133